Die
Haftung des Rheders nach Seerecht
und des Schiffseigners nach Binnenschiffahrtsrecht
für ein Verschulden des von dem Schiffer angenommenen Lotsen.

Inaugural - Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

der

hohen Juristischen Fakultät der Universität Rostock

vorgelegt

von

Alfred Micknat,
Referendar aus Sulzbach.

BIBL

Rostock
Carl Hinstorffs Buchdruckerei
1902.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41549205_0014

Meinen lieben Eltern.

Übersicht.

Einleitung: Entwickelung der grundlegenden Begriffe. § 1–2.

1. Kapitel: Die Haftung des Rheders für ein Verschulden des Zwangslotsen. § 2—4.

2. Kapitel: Die Haftung des Rheders für ein Verschulden des freiwillig angenommenen Lotsen. § 5—12.

3. Kapitel: Die Haftung des Schiffseigners für ein Verschulden des Lotsen. § 13—14.

4. Kapitel: Der Umfang der Haftung des Rheders und Schiffseigners für ein Verschulden des freiwillig angenommenen Lootsen. § 15—16.

Schluss: Beurteilung des Resultates. § 17.

Einleitung.

§ 1.

Unter der „Haftung“ einer Person versteht man die Verpflichtung derselben, für die Erfüllung einer ihr oder einem Dritten kraft Gesetzes oder durch Rechtsgeschäft obliegenden Verbindlichkeit, oder aber bei ganzer oder teilweiser Nichterfüllung derselben für den Ersatz des dem Berechtigten aus dieser Nichterfüllung erwachsenden Schadens einzustehen.

Bei der „Haftung für Verschulden“ insbesondere ist stets an das Einstehen für die Leistung eines Schadenersatzes zu denken; denn es liegt in der Natur der Sache, dass durch ein Verschulden entweder ein Dritter direkt geschädigt und dadurch zur Schadenersatzforderung berechtigt wird, oder aber dass durch das Verschulden die Erfüllung einer bereits bestehenden Verbindlichkeit ganz oder teilweise unmöglich gemacht, und somit nach Massgabe des bürgerlichen Rechts dem Berechtigten die Befugnis gegeben wird, statt der Erfüllung die Leistung des Schadenersatzes zu fordern.

Die Fragen, die im Folgenden zu erörtern sein werden, lassen sich demnach auch folgendermassen formulieren:

„Ist der Rheder nach Seerecht und der Schiffseigner nach Binnenschiffahrtsrecht verpflichtet, einem Dritten für den Ersatz des Schadens einzustehen, der diesem aus einem Verschulden des von dem Schiffer angenommenen Lotsen erwächst?“

§ 2

Vor dem Eintritt in die eigentliche Abhandlung seien zur Lösung dieser Fragen zunächst noch Begriff und Quellen des See- und Binnenschiffahrtsrechts und die für das Folgende sonst noch grundlegenden Begriffe einer kurzen Erörterung unterzogen.

„Seerecht“ in dem hier fraglichen Sinne ist die Summe der privatrechtlichen Normen, welche sich auf den Seehandel, das heisst die Ausübung der Seeschiffahrt zu Erwerbszwecken, beziehen. Belanglos für die folgenden Erörterungen ist das öffentliche Seerecht, welches sich zum grössten Teil in völkerrechtlichen Übereinkommen – zum Beispiel der Pariser Seerechtsdeklaration vom Jahre 1856 — sowie in Reichsgesetzen und -Verordnungen, zum Beispiel der „Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See“ vom 9. Mai 1897, kodifiziert findet.

Die hauptsächlichste Quelle für das deutsche Seerecht in dem hier in Frage kommenden Sinne bildet das „deutsche Handelsgesetzbuch“ in der seit dem 1. Januar 1900 gültigen Fassung der Publikation vom 10. Mai 1897, welches in seinem vierten Buche den Seehandel regelt. Dasselbe enthält jedoch nicht alle auf den Seehandel bezüglichen Privatrechts-

normen; vielmehr treten in seine Lücken ergänzend die Bestimmungen des bürgerlichen Rechts sowie einiger Spezialgesetze, von denen das wichtigste die „Reichs-Seemannsordnung" vom 27. Dezember 1872 in ihrem privatrechtlichen Teile ist.

Neben diesen Reichsgesetzen haben auch die in den einzelnen Bundesstaaten erlassenen Landesgesetze, soweit sich ihre Normen auf den Seehandel beziehen, als Seerechtsquellen Bedeutung; jedoch gemäss Artikel 15 des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch nur soweit, als im genannten Einführungsgesetz bestimmt ist, dass sie unberührt bleiben, oder als im Handelsgesetzbuch auf sie verwiesen wird.

Über die Bedeutung des Gewohnheitsrechts als Seerechtsquelle hat weder das Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897 noch das Einführungsgesetz zu demselben eine Bestimmung aufgenommen. Nach der herrschenden Ansicht wird gemeines Gewohnheitsrecht nicht nur ergänzend, sondern auch abändernd neben dem Reichsrecht in Betracht kommen können.

Entgegen der herrschenden Meinung und augenscheinlich zu weit greifend erkennt Cosack[1]) sogar dem partikulären Gewohnheitsrecht abändernde Kraft dem Reichsrecht gegenüber zu, während es offenbar nur imstande ist, abändernd neben der Landesgesetzgebung Platz zu greifen.

Verschieden vom Gewohnheitsrechte sind sodann noch die Gebräuche, im Handelsrecht Usancen genannt, die in den beteiligten Kreisen allgemein in Anwendung sind. Sie sind keine Rechtsquelle, doch

[1]) Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts. fünfte Auflage. Seite 21.

ist bei der Auslegung der Gesetzesnormen auf sie Rücksicht zu nehmen, soweit dies thunlich ist. Der für die folgenden Erörterungen wichtigste derselben ist der „Seemannsbrauch."

Das Binnenschiffahrtsrecht bezieht sich auf die Schiffahrt, die auf Flüssen, Seeen und sonstigen Binnengewässern betrieben wird; ob dies zu Erwerbszwecken geschieht oder nicht, ist, anders als beim Seerecht, an sich gleichgültig. Es unterliegt jedoch keinem Zweifel, dass der Schiffahrtsbetrieb ein nach bestimmtem Plane organisierter sein muss, und fraglos wird man beispielsweise auf Vergnügungsfahrten in einem Ruderboot die Normen des Binnenschiffahrtsrechts nicht anwenden können.

Die Binnenschiffahrt entbehrte in Deutschland lange Zeit einer reichsrechtlichen Regelung. Erst am 15. Juni 1895 wurde das „Reichsgesetz, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt" — kurz als „Binnenschiffahrtsgesetz" zitiert — erlassen, welches jetzt, neu gefasst in der Bekanntmachung vom 20. Mai 1898 und in dieser Fassung seit dem 1. Januar 1900 giltig, die Hauptquelle des Binnenschiffahrtsrechts bildet. Ergänzt wird es vielfach durch andere Reichsgesetze, so z. B. das Handelsgesetzbuch.

Über das Verhältnis der Landesgesetze zum Binnenschiffahrtsgesetz ist eine positive Bestimmung nicht gegeben; man wird sie nach dem Grundsatze „Reichsrecht bricht Landesrecht" als aufgehoben betrachten müssen, soweit sie sich auf die Binnenschiffahrt bezogen.

Über das Verhältnis des Gewohnheitsrechts und der Usancen zum Gesetzesrecht gilt hinsichtlich des Binnenschiffahrtsrechts dasselbe, was bereits oben bei der Besprechung der Seerechtsquellen erörtert ist.

„Rheder" nun ist nach § 484 des Handelsgesetzbuchs der Eigentümer eines ihm zum Erwerbe durch die Seefahrt dienenden Schiffes; doch soll nach § 510 desselben Gesetzes im Verhältnis zu Dritten auch der sogenannte Ausrüster als Rheder gelten, das ist derjenige, welcher ein ihm nicht gehöriges Schiff zum Erwerbe durch die Seefahrt für seine Rechnung verwendet, und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut.

Als „Schiffseigner" bezeichnet das Binnenschiffahrtsgesetz in seinem § 1 den Eigentümer eines zur Schiffahrt auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern bestimmten und hierzu von ihm verwendeten Schiffs; doch gilt hier ebenfalls nach § 2 desselben Gesetzes im Verhältnisse zu Dritten als Schiffseigner auch, wer ein ihm nicht gehöriges Schiff zur Binnenschiffahrt verwendet, und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffer überträgt.

„Schiffer" ist sowohl nach § 511 des Handelsgesetzbuchs für das Seerecht, wie nach § 7 des Binnenschiffahrtsgesetzes für das Binnenschiffahrtsrecht der Führer des Schiffes.

Der Seeschiffer muss nach § 31 der Gewerbeordnung seine Befähigung zur Führung eines Seeschiffes vor der zuständigen Behörde nachgewiesen haben und im Besitze eines ihm auf Grund dieses

Nachweises erteilten Befähigungszeugnisses sein; nach § 31, Abs. 3 desselben Gesetzes kann landesgesetzlich auch für den Binnenschiffer diese Einschränkung der Gewerbefreiheit festgesetzt werden.

Obwohl Rheder bezw. Schiffseigner einerseits und der Schiffer andererseits nicht notwendig verschiedene Personen zu sein brauchen, ist dies doch im Folgenden ein für allemal angenommen, da es bei den zur Erörterung stehenden Fragen nicht nur von Wichtigkeit ist, zu entscheiden, ob überhaupt der Rheder für ein Verschulden einer anderen Person haften muss, sondern auch der Umstand durchaus nicht irrelevant ist, das diese Person möglicherweise gar nicht von den Schiffseigentümer, sondern unter Umständen ohne dessen Wissen von dem Führer des Schiffes in Dienst genommen worden ist. Es erschien deshalb im Folgenden eine grundsätzliche Trennung der Personen des Schiffseigentümers und des Schiffsführers geboten.

Den Begriff „Lotse" definiert weder das Handelsgesetzbuch noch das Binnenschiffahrtsgesetz. Man bezeichnet als Lotsen solche Personen, die gewerbsmässig die Führung von Schiffen in einem Fahrwasser übernehmen, das entweder dem Schiffer und seiner Mannschaft unbekannt oder aus irgend einem anderen Grunde, z. B. wegen Enge oder Untiefen, für das Schiff schwer passierbar ist.

Wo das Handelsgesetzbuch und das Binnenschiffahrtsgesetz von einem „Zwangslotsen" sprechen, ist darunter ein solcher Lotse zu verstehen, zu dessen Annahme der Schiffer gesetzlich — und zwar in Er-

mangelung reichsrechtlicher Normen durch Landesgesetze oder Lokalstatuten — gezwungen ist, und zu dessen Annahme ein indirekter Zwang dadurch geschaffen wird, dass die Lotsengebühr auch dann zu entrichten ist, wenn der Schiffer thatsächlich sich der Dienste des Lotsen nicht bedient hat.

Bezüglich der Gewerbefreiheit der Lotsen gelten dieselben Vorschriften wie für die Schiffer.

Ausser in Fällen des Lotsenzwangs bedient sich ein Schiffer häufig eines Lotsen auch freiwillig, ohne gesetzlich dazu verpflichtet zu sein, und zwar aus irgend welchen wichtigen Gründen, z. B. weil das betreffende Fahrwasser ihm wegen der Küste vorgelagerter Riffe ohne den Beistand eines erfahrenen Ortskundigen nicht unbedenklich zu passieren erscheint.

1. Kapitel.

Die Haftung des Rheders für ein Verschulden des Zwangslotsen.

§ 3.

Zunächst ist jetzt die Frage zu entscheiden: „Haftet der Rheder nach Seerecht für ein Verschulden des von dem Schiffer angenommenen Zwangslotsen?“

Eine positive Bestimmung über diese Frage giebt das Handelsgesetzbuch in seinem § 738 nur für den besonderen Fall, dass durch das Verschulden des Zwangslotsen ein Schiffszusammenstoss herbeigeführt worden ist. Die Bestimmung lautet:

„Hat sich das Schiff unter der Führung eines Zwangslotsen befunden und haben die zur Schiffsbesatzung gehörigen Personen die ihnen obliegenden Pflichten erfüllt, so ist der Rheder des Schiffes von der Verantwortung frei, welcher durch den von dem Lotsen verschuldeten Zusammenstoss entstanden ist.“

In diesem einen Falle eines von dem Zwangslotsen verschuldeten Schadens entbindet also das Gesetz den Rheder ausdrücklich von der Haftung für das Verschulden des Zwangslotsen, vorausgesetzt, dass die zur Schiffsbesatzung gehörigen Personen die

ihnen obliegenden Pflichten erfüllt, das heisst mit anderen Worten nicht schuldhaft gehandelt haben. Weshalb diese Voraussetzung erfüllt sein muss, um den Rheder von der Verantwortung für den durch den Zusammenstoss verursachten Schaden zu befreien, das ergiebt sich aus § 485 des Handelsgesetzbuchs:

> „Der Rheder ist für den Schaden verantwortlich, den eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zufügt."

Hat demnach zu dem Zusammenstoss das Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung mitgewirkt, hat z. B. der als Ausguck postierte Mann den Lotsen nicht oder nicht rechtzeitig auf die Annäherung eines anderen Schiffes aufmerksam gemacht, so ist der Rheder keineswegs deshalb von der Haftung befreit, weil das Schiff sich unter der Führung eines Zwangslotsen befunden hat; diese Befreiung des Rheders von der Haftung tritt vielmehr erst dann ein, wenn keine Person der Schiffsbesatzung durch ihr Verschulden zur Herbeiführung des Zusammenstosses mitgewirkt hat, dieses vielmehr allein durch schuldhaftes Handeln des Lotsen herbeigeführt worden ist, wenn also z. B. der Ausguck rechtzeitig dem Lotsen das Nahen eines Schiffes gemeldet, dieser aber daraufhin vielleicht in momentaner Verwirrung dem von ihm geführten Schiffe den Kurs direkt auf das nahende Fahrzeug gegeben hat.

Eine allgemeine Vorschrift aber über die Haftung

des Rheders für ein Verschulden des Zwangslotsen finden wir in unseren Gesetzbüchern nicht. Jedenfalls geht aber aus der Fassung des § 738 des Handelsgesetzbuches:

> „Hat sich das Schiff unter der Führung eines Zwangslotsen befunden und haben die zur Schiffsbesatzung gehörigen Personen die ihnen obliegenden Pflichten erfüllt"

unzweifelhaft die Absicht des Gesetzgebers hervor, den Zwangslotsen während seiner Thätigkeit an Bord des Schiffes nicht als Mitglied der Schiffsbesatzung anzusehen. Wenn aber der Gesetzgeber die Eingliederung des Zwangslotsen in den Verband der Schiffsbesatzung vermeiden wollte, so geschah dies offenbar hauptsächlich deshalb, weil es eine ungerechtfertigte Härte gewesen wäre, den Rheder nach § 485 des Handelsgesetzbuchs für ein Verschulden einer Person haften zu lassen, deren Annahme oder Nichtannahme nicht in der Willkür des Rheders oder seines Stellvertreters, des Schiffers, steht, zu deren Annahme an Bord letzterer vielmehr — wie oben schon ausgeführt ist — gleichsam durch höhere Gewalt gezwungen wird.[1] Mit anderen Worten:

Aus dem Umstande, dass nach der Fassung des § 738 des Handelsgesetzbuchs der Zwangslotse offenbar nicht zur Schiffsbesatzung gerechnet werden kann, ergiebt sich implicite, dass die ratio legis

1) S. Prot. S. 2792.

ersichtlich dahin geht, die Haftung des Rheders für ein Verschulden des Zwangslotsen auszuschliessen.[1]

§ 4.

Kühns[2] bespricht die Frage der Haftung des Rheders für ein Verschulden des Zwangslotsen. Da letzterer nach Seemannsbrauch das Kommando des Schiffes zu übernehmen pflegt, betrachtet ihn Kühns als Substituten des Schiffers, der also während der Zeit seiner Thätigkeit an Bord anstelle des Schiffers als Vertreter des Rheders erscheine. Fraglos trete er der Besatzung gegenüber mit denselben Befugnissen auf wie der Stellvertreter des Rheders, der Schiffer. Deshalb liege auch kein Grund vor, ihn im Verhältnis zu dritten Personen nicht ebenfalls als Vertreter des Rheders anzusehen. Alsdann aber würde der Lotse den Rheder in denselben Fällen verpflichten wie der Kapitän, wenn nicht eine lex specialis dies verhindere (wie im Falle des Schiffszusammenstosses § 738 des Handelsgesetzbuchs). Wie also Verschuldungen des Schiffers,

1) In der Kommission zur Beratung eines allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs waren die Meinungen über den fraglichen Punkt äusserst geteilt, und zwar nicht nur bezüglich der Frage der Haftung des Rheders bezw. Schiffers für ein Verschulden des Lotsen, sondern auch bezüglich der Zweckmässigkeit der Aufnahme einer positiven Bestimmung über diesen Punkt (S. u. A. Lutz. Protokolle der Kommission zur Beratung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs. Teil IV, Seite 1781 ff). Nur für den Fall eines durch den Zwangslotsen verschuldeten Schiffszusammenstosses wurde die ausdrückliche Negierung der Haftung des Rheders beschlossen.

2) In Goldschmidts Zeitschrift für Handelsrecht, Band XII, Seite 421 ff.

durch welche Dritte geschädigt würden, den Rheder träfen, ebenso gelte dies von Verschuldungen des Lotsen.

Diesen Ausführungen gegenüber erscheint es zunächst fraglich, ob in der That der Lotse als Substitut des Schiffers anzusehen oder rechtlich der Schiffsmannschaft gleichzustellen ist.

Ersterer Gedanke liegt nahe, wenn man in Erwägung zieht, dass es auf den deutschen Schiffen durchweg gebräuchlich ist, dem an Bord gekommenen Lotsen das Kommando zu übergeben.

Dem gegenüber heisst es aber bei Boyens:[1]

> „Ist der Lotse kein Zwangslotse, so wird man von der Regel ausgehen müssen, dass der Schiffer nicht berechtigt ist, das Kommando des Schiffes an den Lotsen abzutreten. Dem Lotsen wird nur die Leitung der Fahrt, soweit das Fahrwasser in Betracht kommt, als Ratgeber des Kapitäns zustehen.
>
> Wenn es aber dennoch mit Rücksicht auf die Enge und sonstige Beschaffenheit des Fahrwassers, wie z. B. auf der Elbe, nach Auffassung der Berufskreise notwendig und gebräuchlich ist, dem Lotsen das Kommando abzugeben, so wird der Schiffer berechtigt sein, — falls er nicht die nötigen lokalen Kenntnisse des Fahrwassers hat — das zu thun, und es wird dann die Stellung des Schiffers im Wesentlichen dieselbe sein, wie

1) Boyens, Seerecht, Band I, Seite 313 ff.

bei der Führung des Schiffs durch einen Zwangslotsen."

Über diese Stellung sagt derselbe Verfasser weiter:

„Ist der Lotse ein Zwangslotse, so ist derselbe an sich allein für die Führung des Schiffes verantwortlich. Meldet sich der Lotse aber in einem offenbar unfähigen Zustand, z. B. infolge von Trunkenheit, so muss der Schiffer sich weigern, ihm das Kommando zu übergeben, und einen andern Lotsen fordern. Auch während der Fahrt darf der Schiffer nicht unthätig bleiben. Er ist nicht nur verpflichtet, dem Lotsen den Tiefgang des Schiffes mitzuteilen und ihm auch sonst verlangte Auskunft über Eigenschaften des Schiffes gewissenhaft zu geben, er bleibt auch verpflichtet, die Fahrt des Schiffes mit dem Lotsen zu beobachten und den Lootsen auf Fehler, die er zu sehen glaubt, aufmerksam zu machen.

Er kann auch, falls der Lotse nach Überzeugung des Schiffers durch seine Anordnungen das Schiff gefährdet oder solche Fehler macht, die ihn unfähig zur Leitung der Fahrt erscheinen lassen, oder falls der Lotse, z. B. durch Trunkenheit, offenbar unfähig ist, ihn ausser Thätigkeit setzen und die Leitung der Fahrt selbst übernehmen."

Aus diesen, dem Seemannsbrauch in hohem Masse Rechnung tragenden Erörterungen ergiebt

sich, dass der Schiffer nicht einmal immer berechtigt, keinesfalls aber verpflichtet ist, dem an Bord genommenen Lotsen das Kommando abzutreten, dass er demgemäss das dem Lotsen übertragene Kommando diesem jederzeit wieder entziehen kann, und dass er vor allen Dingen selbst während der Zeit, in welcher der Lotse das Kommando führt, nicht als müssiger Zuschauer in den Hintergrund tritt, sondern mit dem Lotsen gewissenhaft den Kurs des Schiffes beobachten muss.

Er ist also während der Dienstleistung des Lotsen nicht aller Rechte und Pflichten, vor allen Dingen nicht jeglicher Verantwortung, entledigt. Deshalb wird man den Lotsen nicht als Stellvertreter des Schiffers betrachten dürfen, sondern ihn rechtlich der Schiffsmannschaft gleichstellen müssen.

In der französischen Seerechtslitteratur erscheint der Lotse stets nur als „aide“ oder „indicateur“ des Schiffers, einmal[1] als „carte marine parlante, qui se rectifie au jour le jour.“ Dem Zwangslotsen muss allerdings nach Lewis[2] das Kommando des Schiffes von dem Schiffer übergeben werden. Wie wir jedoch gesehen haben, bleiben die Rechte und Pflichten des Schiffers trotzdem in so weitgehendem Masse bestehen, dass man in dem Übertragen des Kommandos an den Lotsen keine Substitution desselben für den Schiffer erblicken darf.[3]

---

1) de Courcy, Questions de droit maritime, S. 105, 106.

2) Lewis in Endemann's Handbuch, S. 118.

3) Ebenso Haeckel, die Ersatzpflicht des Reders beim Schiffszusammenstoss, Goldschmidts Zeitschr. Bd. L II, S. 187.

Damit erweist sich auch die weitere Annahme von Kühns als irrig, für das Verschulden des Zwangslotsen sei der Rheder haftbar mit Ausnahme des Falles des Schiffszusammenstosses, für welchen in § 738 des Handelsgesetzbuches ein lex specialis geschaffen sei.

Mit Rücksicht auf die oben wiedergegebene Ansicht der Nürnberger Kommission[1] verbietet sich auch die Annahme des argumentum e contrario aus § 738, sodass es zweifellos erscheint, dass nach der ratio legis der Rheder schlechthin für jeden durch einen Zwangslotsen verschuldeten Schaden nicht haftbar zu machen ist.

Im Gegensatz zu unserem Recht lassen das belgische, norwegische und französische Seerecht den Rheder für jedes Verschulden eines Lotsen, gleichviel ob Zwangs- oder freiwillig angenommenen, haften, während das englische Seerecht in diesen Fragen mit unserem übereinstimmt.

1) S. Prot. S. 2792.

2. Kapitel.

Die Haftung des Rheders für ein Verschulden des freiwillig angenommenen Lotsen.

§ 5.

Wie steht es jetzt aber mit der Haftung des Rheders für ein Verschulden des von dem Schiffer freiwillig angenommenen Lotsen?

Hier ist der Schiffer nicht, wie in Fällen des Lotsenzwangs, zur Annahme einer solchen Hülfsperson gleichsam durch höhere Gewalt verpflichtet; es fragt sich demnach zunächst, ob der Schiffer nach Seerecht überhaupt befugt ist, freiwillig einen Lotsen an Bord zu nehmen.

Um diese Frage entscheiden zu können, ist es notwendig, den ganzen Kreis der Befugnisse des Schiffers sich in Kürze vor Augen zu führen.

So lange das Schiff sich im Heimatshafen befindet, ist der Schiffer in seiner Berechtigung, Rechtsgeschäfte mit Wirksamkeit für und gegen den Rheder vorzunehmen, ziemlich eingeschränkt. Solche während der Anwesenheit des Schiffes im Heimatshafen von dem Schiffer eingegangene Rechtsgeschäfte sind nach § 526, Abs. 1 des Handelsgesetzbuch für den Rheder nur dann verbindlich, wenn der Schiffer

auf Grund einer Vollmacht gehandelt hat, oder ein anderer besonderer Verpflichtungsgrund vorliegt. Nur zur Annahme der Schiffsmannschaft ist nach § 526, Abs. 2 desselben Gesetzes der Schiffer auch im Heimatshafen ohne Weiteres befugt.

Mit dem Verlassen des Heimatshafens aber erweitert sich der Kreis der Befugnisse des Schiffers bedeutend.

Über diesen Punkt bestimmt § 527, Abs. 1 des Handelsgesetzbuchs:

> „Befindet sich das Schiff ausserhalb des Heimatshafens, so ist der Schiffer Dritten gegenüber kraft seiner Anstellung befugt, für den Rheder alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, welche die Ausrüstung, die Bemannung, der Verproviantierung und die Erhaltung des Schiffes, sowie überhaupt die Ausführung der Reise mit sich bringen."

Einige Einschränkungen dieser weitgehenden Befugnisse des Schiffers enthalten die §§ 528 – 530 des Handelsgesetzbuchs; nach § 531 desselben aber kann der Rheder, wenn er die gesetzlichen Befugnisse des Schiffers eingeschränkt, dieser aber trotzdem mit einem Dritten ein Rechtsgeschäft abgeschlossen hat, zu dem er ohne die Einschränkung kraft seiner Anstellung befugt gewesen wäre, dem Dritten diese Nichteinhaltung der Beschränkung nur dann entgegensetzen, wenn diese dem Dritten bekannt war.

Somit ist für die Zeit der Abwesenheit des Schiffes vom Heimatshafen der Schiffer dem Rheder gegenüber etwa wie ein Generalbevollmächtigter gestellt.

§ 6.

Gehört nun zu den „Geschäften und Rechtshandlungen, welche die Ausführung der Reise mit sich bringt," zu deren Vornahme also, falls nicht der Rheder eine abweichende Bestimmung getroffen hat, der Schiffer nach § 527 des Handelsgesetzbuchs kraft gesetzlicher Bestimmung ermächtigt ist, auch die Annahme eines Lotsen in solchen Fällen, in denen sie nicht durch Gesetz vorgeschrieben ist?

Unter den Beschränkungen der Befugnisse des Schiffers, die in den §§ 528—530 des Handelsgesetzbuchs enthalten sind, ist die freiwillige Annahme eines Lotsen nicht erwähnt.

Man wird dieselbe deshalb fraglos unter die Generalklausel des § 527 „alle Geschäfte und Rechtshandlungen, welche die Ausführung der Reise mit sich bringt" subsumieren können und dem Schiffer die Berechtigung zuerkennen, aus wichtigen Gründen oder gemäss allgemeinem Seemannsbrauch auch ohne gesetzlichen Zwang einen Lotsen an Bord zu nehmen. Dieses lässt sich implicite auch aus § 520 des Handelsgesetzbuchs ersehen, demzufolge der Schiffer in das Schiffstagebuch jede Annahme eines Lotsen, sowie die Zeit seiner Ankunft und seines Abganges eintragen muss.

In dieser Vorschrift ist ein Unterschied zwischen Zwangs- und freiwilligem Lotsen nicht gemacht; wenn aber der Schiffer die Annahme jedes, auch des freiwillig angenommenen, Lotsen zu beurkunden hat, so muss er nach der ratio legis zu einer solchen Annahme zweifellos berechtigt sein.

§ 7.

Gehen wir jetzt zur Erörterung der Frage über, ob der Rheder Dritten für das Verschulden eines von dem Schiffer freiwillig angenommenen Lotsen haften muss, so kann nach dem Gesagten der Rheder diese Haftung jedenfalls nicht wegen mangelnder Befugnis des Schiffers zur Annahme eines Lotsen ablehnen, es sei denn, dass er dem Schiffer eine solche Annahme ausdrücklich untersagt, und der trotzdem an Bord in Thätigkeit getretene Lotse dieses Verbot nachweislich gekannt hätte.

Im übrigen enthält bezüglich der Haftpflicht des Rheders beim Verschulden eines freiwilligen Lotsen unser Gesetz keine positive Bestimmung.

§ 8.

Wir werden deshalb untersuchen müssen, ob der freiwillig angenommene Lotse während seiner Dienstleistung an Bord als Mitglied der Schiffsbesatzung anzusehen ist oder nicht.

Ist er zur Schiffsbesatzung zu zählen, so haftet für sein Verschulden der Rheder gemäss § 485 des Handelsgesetzbuchs; anderenfalls hat der Geschädigte keinen Schadensersatzanspruch gegen den Rheder.

In der Theorie herrschte und herrscht noch über die Frage der Zugehörigkeit des freiwillig angenommenen Lotsen zur Schiffsbesatzung Streit; es soll im Folgenden unter Anführung der bemerkenswertesten Stellen unserer Litteratur zu dieser Streitfrage Stellung genommen werden.

In § 481 des Handelsgesetzbuchs ist bestimmt:

„Zur Schiffsbesatzung werden gerechnet der Schiffer, die Schiffsmannschaft, sowie alle übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen."

Betrachtet man also den freiwillig angenommenen Lotsen als „auf dem Schiffe angestellt," so ist er als Mitglied der Schiffsbesatzung anzusehen, andernfalls nicht.

„Auf dem Schiffe" in dem hier fraglichen Sinne ist augenscheinlich gleichbedeutend mit „im Dienst des Schiffes" oder „zu Schiffszwecken."

Es unterliegt wohl keinem Zweifel, dass der Lotse thatsächlich zu Schiffszwecken angenommen ist, um nämlich durch seine sachverständige Führung in engem, dem Schiffer und seiner Mannschaft unbekanntem oder sonst schwer passierbarem Fahrwasser die Gefahren der Seereise für das Schiff vermindern und ihm die Zurücklegung der Fahrt erleichtern zu helfen.

Nicht so ganz unzweifelhaft ist es dagegen welche Bedeutung dem im § 481 gebrauchten Worte „angestellt“ beizumessen ist.

Nach dem Sprachgebrauche ist man bei dem Worte „angestellt“ sicherlich zunächst geneigt, nur an ein seiner Natur nach längere Zeit dauerndes Verhältnis zu denken, wie es auf einem Schiffe ausser bei dem Schiffer und der Schiffsmannschaft bei den Maschinisten, dem Koch, auf grösseren Schiffen dem Schiffsarzt u. s. w. vorhanden ist.

§ 9.

In der That ist denn auch in einem grossen, noch ausführlich zu erörternden Teile unserer Seerechtslitteratur das Wort „angestellt“ in dieser engen Begrenzung aufgefasst, und der Lotse, dessen Dienste an Bord nur vorübergehende sind, nicht als „auf dem Schiffe angestellt“ und somit nicht als Mitglied der Schiffsbesatzung betrachtet worden.

So sagt z. B. Lewis:[1]

> „Daraus geht hervor, dass der Rheder für den durch ein Verschulden des das Kommando führenden Lotsen verursachten Schaden in derselben Weise haftet, wie für den durch den Schiffer verschuldeten.
>
> Übergiebt aber der Schiffer dem an Bord gekommenen Lotsen nicht das Kommando, sondern bedient er sich nur des Rats desselben, so steht letzterer in gar keinem Ver-

1) Endemann, Handbuch des Handelsrechts, Band IV, Seite 118, 119.

hältnis zum Rheder. Von einer Anstellung des nur vorübergehend auf dem Schiffe befindlichen Lotsen lässt sich eben so wenig reden wie bei Personen, welche auf dem Schiffe, während es im Hafen liegt, gewisse Arbeiten verrichten sollen, oder zur Taxierung eines Schadens an Bord gekommen sind.

Er gehört also weder zur Mannschaft, noch zu den sonst auf dem Schiffe angestellten Personen."

Ob es gerechtfertigt ist, bei der Auslegung des § 481 des Handelsgesetzbuches das „angestellt" nur auf längere Zeit an Bord thätige Personen anzuwenden, das ist, wie gesagt, eine Streitfrage, zu der hier noch nicht Stellung genommen werden soll.

Von dieser Streitfrage einstweilen abzusehen, lässt sich gegen diese Ausführungen Lewis einwenden:

Unpraktisch erscheint die vorgenommene Zweiteilung, derzufolge der Lotse, falls ihm der Schiffer das Kommando übertragen hat, dem Rheder gegenüber als Stellvertreter des Schiffers erscheint — dass er als solcher nicht zu betrachten ist, haben wir oben,[1] ausführlich erörtert — im anderen Falle aber in durchaus keinem rechtlichen Verhältnis zum Rheder stehen soll. In beiden Fällen sind seine Funktionen doch wohl ziemlich die gleichen; stets bestimmt er den Kurs des Schiffes, und es dürfte ziemlich gleichgültig sein, ob er die nötigen Kommandos in eigener

1) S. Seite 18.

Person oder durch Vermittelung des Schiffers erteilt. Auch ist — worauf später noch zurückzukommen ist — der Fall sehr wohl denkbar, dass der Schiffer dem Lotsen nicht von Anfang an, sondern erst im Verlauf seiner Dienstverrichtungen das Kommando überträgt, oder umgekehrt das ihm anfänglich überlassene Kommando wieder entzieht.

Alsdann würde nach Lewis dieselbe Person in den wesentlich gleichen Funktionen während eines ununterbrochen verlaufenden Zeitraumes juristisch zwei völlig verschiedene Naturen aufweisen. Praktisch würde dies doch zu unhaltbaren Konsequenzen führen; man bedenke nur, wie schwierig im konkreten Falle die Feststellung sich gestalten könnte, ob ein schädigendes Verschulden des Lotsen während der Zeit seiner Kommandoführung oder vor- bezw. nachher vorgekommen ist.

Wenn man sodann bei dem Worte „angestellt" von dem Erfordernis längerer Thätigkeit absieht, so kann man eine Person, welche auf dem Schiffe, während es im Hafen liegt, gewisse Arbeiten verrichtet, sehr wohl als „auf dem Schiffe" angestellt bezeichnen, da solche Arbeiten regelmässig im Interesse des Schiffes geschehen.

Eine Person dagegen, welche zur Taxierung eines Schadens an Bord gekommen ist, sei es als ein von irgend einer Behörde gesandter Sachverständiger, oder sei es in anderer Eigenschaft, z. B. als Beamter einer Versicherungsgesellschaft, wird niemals nur einzig und allein im Interesse des Schiffes — das heisst des Schiffseigentümers — handeln sollen;

er wird vielmehr stets auch das Interesse des für den Schaden Haftpflichtigen oder des wegen Ausbesserung desselben Forderungsberechtigten wahrzunehmen haben, wie ja auch der gerichtliche Sachverständigeneid ausdrücklich auf unparteiische Abgabe des Gutachtens lautet. Eine solche Person ist also niemals lediglich „zu Schiffszwecken," das ist nach dem oben Gesagten „auf dem Schiffe" im Sinne des § 481 des Handelsgesetzbuchs angestellt, ganz abgesehen davon, dass sie in der Mehrzahl der Fälle die Vergütung für ihre Bemühungen nicht vom Rheder beziehen wird und damit doch selbstverständlich nicht als „Angestellter" des Rheders bezeichnet werden kann.

Somit lassen sich die Personen, die auf dem Schiffe, während es im Hafen liegt, Arbeiten verrichten, und diejenigen, die zur Taxierung eines Schadens an Bord gekommen sind, überhaupt nicht, wie dies von Lewis geschehen ist, in ihrem rechtlichen Verhältnis zum Rheder einander gleichstellen, und es ist folglich unrichtig, den freiwillig angenommenen Lotsen hinsichtlich seiner Stellung zum Rheder sowohl mit der einen wie mit der andern der genannten Personen zu vergleichen.

Auch in seinem Seerechtskommentar macht Lewis den Fehler, zwei Gruppen von Personen, deren eine „im Interesse des Schiffes" Dienste thut, die andere aber nicht, in ihrem rechtlichen Verhältnis zum Rheder einander gleichzustellen und dann den freiwillig angenommenen Lotsen in seiner Stellung zum Rheder mit einer jeden dieser beiden

Gruppen von Personen zu vergleichen. Hier heisst es:[1]

> „Allein ein Lotse, der an Bord genommen wird, um das Schiff durch irgend ein Fahrwasser zu führen, kann nicht als auf dem Schiff angestellt bezeichnet werden, eben so wenig, wie ein Sachverständiger, der beispielsweise zur Abschätzung irgend eines Schadens, oder ein Handwerker, welcher zur Vornahme irgend welcher Reparaturen an Bord gekommen ist."

Auch Ehrenberg[2] negiert die Zugehörigkeit des freiwillig angenommenen Lotsen zur Schiffsbesatzung, und zwar folgendermassen:

> „Zur Schiffsbesatzung gehört der Lotse nicht; von einer Person, die nur für wenige Stunden an Bord kommt, wird man unmöglich sagen können, sie sei auf dem Schiffe „angestellt", mag das nun ein Segelmacher, Stauer oder Lotse sein; unter einem „Angestellten" versteht man nur Jemanden, dessen Dienste dauernd für längere Zeit an ein bestimmtes Verhältnis zu einer Person oder Sache geknüpft sind. Auch hat unser Gesetzbuch nicht nur den Zwangslotsen, — der eine Sonderstellung einnimmt — sondern im Art. 487, Abs. 2[3] jeden Lotsen in einen direkten Gegengensatz zu der Schiffsbesatzung

1) Lewis Seerecht, 1. Auflage Seite 137.
2) Ehrenberg, Beschränkte Haftung, Seite 222.
3) Jetzt § 520, Abs. 2 des Handelsgesetzbuchs.

gestellt, woraus der Wille des Gesetzgebers sich unzweifelhaft ergiebt."

Um von der Entscheidung der Streitfrage, ob bei der Interpretation des § 481 des Handelsgesetzbuchs das Wort „angestellt" thatsächlich nur auf längere Zeit an Bord thätige Personen anzuwenden ist, auch hier einstweilen noch abzusehen, lässt sich gegen diese Ausführungen Ehrenberg's sagen:

Aus § 520 des Handelsgesetzbuchs lässt sich ein Wille des Gesetzgebers bezüglich der Zugehörigkeit oder Nichtzugehörigkeit des Lotsen zur Schiffsbesatzung kaum entnehmen. Die Bestimmung lautet nämlich in dem in Frage kommenden Teile:

„Ferner sind in das Tagebuch einzutragen: Jedes Annehmen eines Lotsen und die Zeit seiner Ankunft und seines Abganges; die Veränderungen im Personal der Schiffsbesatzung . . . ."

Ein direkter Gegensatz zwischen dem Lotsen und der Schiffsbesatzung, wie ihn Ehrenberg annimmt, lässt sich aus diesen Worten des Gesetzes nicht entnehmen.

Unter den „Veränderungen im Personal der Schiffsbesatzung" ist sicher nicht ausschliesslich an Zu- und Abgänge zu denken, und selbst dann enthielte § 520 immer noch keinen direkten Gegensatz, höchstens eine Gleichstellung des Lotsen und der dauernd angestellten Mitglieder der Schiffsbesatzung. Der Umstand aber, dass hier ein Unterschied zwischen Zwangs- und freiwilligem Lotsen nicht gemacht ist, liefert noch immer keinen

Beweis dafür, dass der Gesetzgeber in ihrem Verhältnisse zum Rheder beide einander gleichstellen wollte.

Im Gegenteil, aus dem oben schon angeführten § 738 des Handelsgesetzbuchs lässt sich weit eher der unzweifelhafte Wille des Gesetzgebers entnehmen, dem Zwangslotsen im Verhältnis zum Rheder eine rechtliche Stellung zuzuweisen, welche von der des freiwillig an Bord genommenen Lotsen wesentlich verschieden ist.

Stoerk[1] nimmt den Lotsen deshalb von der Schiffsbesatzung aus, weil er in der Regel selbständiger Gewerbetreibender sei und nur selten in ein dauerndes Verhältnis zu einer Rhederei sich begebe. Dies dürfte jedoch bei der Beurteilung des im konkreten Falle zwischen dem Lotsen und dem Rheder vorliegenden rechtlichen Verhältnisses vollkommen irrelevant sein.[2]

§ 10.

Ausserdem erscheint es aber auch fraglich, ob bei der Auslegung des § 481 die hier mehrfach zitierte enge Auffassung des Wortes „angestellt" am Platze ist.

---

1) Stoerk in Stengel's Handbuch der Rechtswissenschaft, Seite 211.

2) Pappenheim in Gruchot's Beiträgen zur Erläuterung des deutschen Rechts, 43. Seite 350 ff. wendet sich ebenfalls gegen die Zugehörigkeit des Lotsen zur Schiffsbesatzung. Der Aufsatz wird unten ausführlich besprochen werden.

Wenn thatsächlich der Lotse, weil seine Dienste an Bord des Schiffes ihrer Natur nach nur vorübergehende sind, nicht als auf dem Schiffe „angestellt“ und somit nicht als Mitglied der Schiffsbesatzung im Sinne des § 481 des Handelsgesetzbuchs anzusehen wäre, so würde für sein Verschulden der Rheder nicht zu haften haben. Dann wäre aber nicht ersichtlich, aus welchem Grunde im § 738 des Gesetzes der Rheder nochmals ausdrücklich von der Verantwortlichkeit für den Schaden entbunden worden ist, der durch einen von dem Zwangslotsen verschuldeten Zusammenstoss verursacht worden ist.

Aus den Protokollen[1] der Kommission zur Beratung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs geht, wie oben schon ausgeführt, hervor, dass man in dieser Kommission sehr geteilter Meinung war sowohl bezüglich der Frage der Haftung des Rheders für ein Verschulden des Lotsen als auch bezüglich der Frage, wann überhaupt der Schiffer freiwillig sich eines Lotsen bedienen dürfte. Schliesslich hat man dann von der Aufnahme einschlägiger Bestimmungen in das Handelsgesetzbuch ganz abgesehen, und nur die Aufnahme des Art. 740 (jetzt § 738) beschlossen, da man es für eine ungerechtfertigte Härte hielt, den Rheder für ein Verschulden des Lotsen auch dann haften zu lassen, wenn dessen Annahme oder Nichtannahme nicht in der Wilkür seines Vertreters, des Schiffers, gestanden hätte, sondern wenn dieser

1) S. u. A. Lutz, Protokolle, IV. Teil. Seite 1781 ff.

zur Annahme gleichsam durch höhere Gewalt gezwungen worden sei.

Ebenso wäre es aber eine ungerechtfertigte Härte gegen den Geschädigten, ihn mit seinen Ansprüchen an den zur thatsächlichen Schadenersatzleistung doch nur in den seltensten Fällen fähigen Lotsen zu verweisen und ihm den Rückgriff auf das Vermögen des Rheders dann zu versagen, wenn die Annahme des Lotsen im Belieben des Schiffers gestanden hat. Denn in diesem Falle geniesst der Rheder doch zunächst — und zwar aus seiner oder seines Stellvertreters freier Entschliessung — die Vorteile, die damit verbunden sind, dass das Schiff in einem schwierigen Fahrwasser unter der Leitung eines regelmässig doch genau ortskundigen Mannes sich befindet; dann muss er aber auch die Nachteile tragen, die dann entstehen, wenn durch das Verschulden dieses Lotsen er selbst oder ein Dritter geschädigt wird, wie ja schon das alte deutsche Rechtssprichwort sagt: Wer den guten Tropfen geniesst, geniesst auch den bösen.

Es erscheint auch thatsächlich unbedenklich, den Lotsen als auf dem Schiffe „angestellt" zu betrachten; denn wenn auch vielleicht wenig gebräuchlich, so ist es doch sicherlich auch dem Sprachgebrauch keineswegs direkt zuwider, von „Anstellung" auch bei Dienst- und Arbeitsverhältnissen von kürzerer Dauer zu sprechen, so bei der Annahme eines Lohndieners für nur einen Abend oder eines Aushülfskellners für nur einen Sonntag.

Als „auf dem Schiffe angestellt“ im Sinne des § 481 des Handelsgesetzbuchs wird man alle Personen bezeichnen können, welche verpflichtet sind, sei es auf Grund eines Werk- sei es auf Grund eines Dienstvertrags, auf dem Schiffe im Interesse desselben — das heisst seines Eigentümers — gegen Vergütung Dienste zu thun, und es kann die Zeitdauer dieses Verhältnisses gleichgültig bleiben.[1]) Diese Merkmale treffen sämtlich für den Lotsen zu.

Man wird ihn also als „auf dem Schiffe angestellt“ betrachten und damit gemäss § 481 des Handelsgesetzbuchs während der Dauer seiner Dienstleistungen an Bord zur Schiffsbesatzung zählen können, so dass für sein Verschulden nach § 485 des Gesetzes der Rheder verantwortlich ist, falls dieses in Ausführung der Dienstverrichtungen des Lotsen vorgekommen ist.

Diese Theorie führt praktisch zu dem befriedigenden Resultat, dass in der überwiegenden Mehrzahl der Fälle der durch das Verschulden des freiwillig angenommenen Lotsen Geschädigte einen ganz oder doch annähernd vollkommenen Schadenersatz bekommen kann.

Inwieweit die Stellung des Zwangslotsen und die Haftung des Rheders für dessen Verschulden eine andere ist, ist oben schon ausgeführt.

---

1) So auch die Praxis des Reichsgerichts. S. Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen, Band XIII. No. 29, XX, No. 16.

§ 11.

Im Gegensatze zu den oben Zitierten findet sich denn auch bei vielen hervorragenden Vertretern der deutschen Seerechtslitteratur der Standpunkt vertreten, dass der freiwillig angenommene Lotse als auf dem Schiffe angestellt und somit als Mitglied der Schiffsbesatzung anzusehen sei. Von älteren Autoren zählen z. B. Pöhls[1] und Jacobsen[2] den freiwillig angenommenen Lotsen zur Schiffsbesatzung.

In der neueren Seerechtslitteratur hat die von Boyens bearbeitete dritte Auflage des Kommentars von Lewis die oben wiedergegebene Ansicht der ersten Auflage verlassen.[3]

In gleicher Weise hat auch die Praxis des Reichsgerichts den freiwillig angenommenen Lotsen zur Schiffsbesatzung gezählt.

So heisst es in den Gründen zu einem Urteil des ersten Zivilsenats des Reichsgerichts vom 27. Juni 1881:

---

1) Pöhls, Handelsrecht, Band III, Seite 361.

2) Jacobsen, Seerecht, Seite 176.

3) Boyens, Seerecht, Seite 154 f.

Hier heisst es bezüglich des freiwillig angenommenen Lotsen: „Namentlich ist anzunehmen, dass unter den „übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen" nicht nur die dauernd, sondern auch die nur vorübergehend auf dem Schiffe im Dienste desselben zu Schiffszwecken thätigen Personen zu verstehen sind, also z. B. Mannschaften, die im Hafen zu temporärer Verstärkung der Besatzung oder zwischen Abmusterung der alten und Anmusterung der neuen Besatzung auf kurze Zeit oder zu einzelnen Schiffsarbeiten gedungen werden . . . Hiernach muss auch der Lotse zur Schiffsbesatzung gerechnet werden, sofern er nicht als Zwangslotse an Bord genommen werden muss."

„Der dem Kläger obliegende Beweis, dass der am 8. Oktober 1876 im Fjord von Kristiania stattgehabte Zusammenstoss des Schiffes Activ mit dem Dampfer Ulrichs durch ein Verschulden einer Person der Besatzung des letzteren herbeigeführt sei, ist in dem angefochtenen Erkenntnis mit Recht als erbracht erachtet worden . . .

Larsen befand sich nicht als Zwangslotse an Bord des Ulrichs.

Artikel 740 (jetzt § 738) des Handelsgesetzbuchs findet mithin keine Anwendung.

Für den Schaden aber, welcher durch einen Zusammenstoss entstanden ist, welchen ein freiwillig angenommener Lotse verschuldet hat, ist der Rheder verantwortlich. Ein solcher ist, wenn nicht in jeder Beziehung, doch mindestens, wo es sich um die Anwendung von Artikel 451, 452 Nr. 3 Handelsgesetzbuchs handelt, zur Schiffsbesatzung zu rechnen.

Hierfür spricht das dieser Bestimmung zu Grunde liegende Motiv, den Rheder ohne Rücksicht auf eigenes Verschulden zur Beförderung der Sicherheit im Seeverkehr mit Schiff und Fracht für den Schaden haften zu lassen, welchen das Schiff, das heisst eine auf dem Schiffe im Dienste des Rheders zu Schiffszwecken thätige Person in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen, einem Dritten zufügt; dies Motiv passt auch auf den Lotsen, welchen der Schiffer als Vertreter des Rheders für bestimmte Zwecke in vorübergehender Weise in Dienst nimmt.

Hierzu kommt, dass bei der Beratung des Seerechts der Antrag gestellt wurde, dem Satze, welcher

jetzt den Artikel 451[1] bildet, eine Ausnahme für den Fall beizufügen, das der Schaden durch das Verschulden eines obrigkeitlich bestellten Lotsen, welchen der Schiffer auf Grund einer bestehenden Verordnung oder aus Vorsicht anzunehmen genötigt war, entstanden ist, dass aber dieser Antrag abgelehnt wurde. (Protokoll-Sammlung 2027 bis 2033). Endlich kommt Artikel 740[2] Handelsgesetzbuch in Betracht, welcher die Haftung des Rheders für den durch einen freiwillig angenommenen Lotsen verursachten Schaden beim Zusammenstoss von Schiffen unterstellt, worin eine Anerkennung des Bestehens dieser Haftpflicht zu finden ist".

Weiter heisst es in einem anderen Urteil:[3]

„Hiernach scheinen die Verfasser des Gesetzes bei der Bestimmung des Art 445[4] des Handelsgesetzbuchs, dass zur Schiffsbesatzung ausser dem Schiffer und der Schiffsmannschaft auch alle übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen zu rechnen seien, nur solche Personen vor Augen gehabt zu haben, welche in einem dauernden Dienstverhältnisse (wie dies nicht nur bei der Schiffsmannschaft, sondern auch bei den Maschinisten, Aufwärtern u. s. w. der Fall zu sein pflegt) stehen, und auf die die Bestimmung des Art. 554[5] anwendbar erscheine, dass

1) Jetzt § 485.

2) Jetzt § 738.

3) Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen, Band XIII, Nr. 29.

4) Jetzt § 481.

5) Jetzt durch die Seemannsordnung aufgehoben; s. Seemannsordnung § 3, Abs. 2.

sie — sofern nicht durch den Vertrag ein Anderes bestimmt sei — dieselben Rechte und Pflichten haben sollten, welche in dem Titel von der Schiffsmannschaft für diese festgesetzt wurden.

Nach dem klaren Wortlaut des Artikel 445 Handelsgesetzbuchs umfasst derselbe aber auch alle nur temporär zu Schiffsdiensten auf dem Schiffe angestellten Personen, und auch die ratio legis geht ersichtlich dahin, den Rheder ohne Rücksicht auf eigenes Verschulden im Interesse der Sicherheit des Verkehrs mit Schiff und Fracht für den Schaden haften zu lassen, welchen das Schiff — das heisst die auf dem Schiffe im Dienste des Rheders zu Schiffszwecken thätigen Personen in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen — einem Dritten zufügt.

Dies ist denn auch bereits in einem Urteil des ersten Zivilsenats des Reichsgerichts vom 27. Juni 1881 in Sachen Neptun wider Jensen in Ansehung des freiwilligen Lotsen angenommen, welcher in der hier fraglichen Beziehung als zur Schiffsbesatzung gehörig angenommen wurde, obwohl ein Lotse nur zu vorübergehendem Dienste angenommen wird."

In einem letzten Urteile endlich wird ausgeführt: [1]

„Eine direkte Entscheidung dieser Frage enthält allerdings das Handelsgesetzbuch nicht. Es erklärt vielmehr in Artikel 451, 736 [2] den Rheder nur verantwortlich für den Schaden, welchen eine Person

1) Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen, Band XX, Nr. 16.

2) Jetzt §§ 485, 734.

der Schiffsbesatzung einem Dritten in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zufügt, und rechnet in Artikel 445[1] zur Schiffsbesatzung den Schiffer, die Schiffsmannschaft und alle übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen, wobei die Verfasser des Gesetzes unter den letzteren nur solche Personen vor Augen gehabt zu haben scheinen, welche auf dem Schiffe in einem dauernden Dienstverhältniss stehen und auf welche die Bestimmung des — jetzt durch die Seemannsordnung aufgehobenen — Artikels 554 Handelsgesetzbuchs anwendbar ist.

Aus dem Gesetze selbst ergiebt sich aber eine solche Beschränkung keineswegs, und wie die Rechtsprechung deshalb allgemein angenommen hat, dass der, doch nur zu einer vorübergehenden Dienstleistung angenommene Lotse in der hier fraglichen Beziehung als zur Schiffsbesatzung gehörig anzusehen sei . . . u. s. w.

Dieselbe Ansicht vertritt auch das Oberlandesgericht Hamburg; für die Praxis dürfte also unsere Streitfrage einstweilen zu Gunsten der Bejahung der Haftung des Rheders für ein Verschulden des freiwillig angenommenen Lotsen entschieden sein, die ja auch in dieser Arbeit angenommen ist.

Auch Gareis-Fuchsberger,[2] Schaps[3] rechnen in ihren Kommentaren den Lotsen zur Schiffsbesatzung, sodass diese auch in der vorliegenden Arbeit vertretene Ansicht als die herrschende be-

1) Jetzt § 481.
2) Gareis-Fuchsberger, Kommentar, S. 898.
3) Schaps, Kommentar, S. 69, 70.

zeichnet werden kann. Pappenheim[1] allerdings greift dieselbe lebhaft an. Er sagt unter anderem:

§ 12.

„Nach Artikel 487 (§ 520) sind in das Schiffstagebuch einzutragen „die Veränderungen im Personal der Schiffsbesatzung." Dass zu dieser der Lotse nicht gehört, erhellt ohne Weiteres daraus, dass unmittelbar vorher auch „jedes Annehmen eines Lotsen und die Zeit seiner Ankunft und seines Abganges" als eine der einzutragenden Thatsachen genannt ist.

Es kann aber auch davon keine Rede sein, dass die zur Verrichtung seemännischer Dienste engagierten Tagearbeiter oder die zur Besatzung des Schleppers gehörigen Personen in das Journal des Schiffes (d. h. letzterenfalls natürlich in das des geschleppten Schiffes) einzutragen wären . . .

Die aus den Dienst- und Heuerverträgen herrührenden Forderungen der Schiffsbesatzung gewähren nach Art. 757, Ziffer 4 (§ 754 Ziffer 3) die Rechte eines Schiffsgläubigers. Zur Schiffsbesatzung kann hier der Lotse nicht gerechnet sein, da die Lotsengelder in der nächstfolgenden Nummer den Forderungen der Schiffsbesatzung angereiht und demgemäss (Art. 772, § 768) im Range untergeordnet werden. Nun wird aber in demselben Artikel 757, Ziffer 10 (§ 754 Ziffer 9) noch einmal die Schiffsbesatzung erwähnt und zwar, indem mit den „Forderungen aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung (Art. 451 und 452 Ziffer 3) die

1) In Gruchots Beiträgen, 43, Seite 350 ff.

Rechte eines Schiffsgläubigers verbunden werden. Es wird nicht angenommen werden dürfen, dass der Begriff der Schiffsbesatzung in Ziffer 4 des Artikel 757 ein anderer sei als in Ziffer 10, dass er den Lotsen dort ausschliesse, hier einschliesse.

Demnach sind Forderungen aus einem Verschulden des Lotsen nicht als Forderungen aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung im Sinne des Artikel 757, Ziffer 10 anzusehen. Nun weist aber nicht nur die letztere Vorschrift ausdrücklich auf den Art. 451, 452 Ziffer 3 hin, sondern es verstünde sich nach Zweck und Entstehung derselben auch ohne dies, dass durch das Schiffsgläubigerrecht dieselben Forderungen geschützt sein sollen, für die der Rheder nach Artikel 451, 452, Ziffer 3 nur mit dem Seevermögen haftet.

Es ist daher klar, dass die Nichtzugehörigkeit des Lotsen zur Schiffsbesatzung vom Artikel 757 auch in Hinblick auf diejenigen Bestimmungen des Gesetzes vorausgesetzt wird, anlässlich deren von der herrschenden Meinung eben seine Zugehörigkeit zur Schiffsbesatzung behauptet wird. Dem gegenüber kann ein irgend erhebliches Moment insbesondere nicht der Vorschrift des Art. 740 (§ 738) entnommen werden, nach welcher der Rheder von der Haftung frei sein soll, wenn das Schiff sich unter der Führung eines Zwangslotsen befunden und die Schiffsbesatzung ihre Pflicht erfüllt hat. Diese Vorschrift bestätigt nur, das der Zwangslotse nicht zur Schiffsbesatzung gehört. Über die Irrigkeit des argumentum e contrario, der Lotse, der nicht Zwangslotse sei, gehöre zur

Schiffsbesatzung, hat schon in der H. G. B.-Kommission keine Meinungsverschiedenheit bestanden.

Sonach begegnen in den verschiedenen Teilen des dem Seehandel gewidmeten Buches des A. D. H. G. B.'s Vorschriften, auf die der von der herrschenden Meinung vertretene Begriff der Schiffsbesatzung im Sinne des Artikel 445 nicht anwendbar ist.

Wenn aber, wie wir sahen, die einzige Aufgabe dieses Artikels eben die der Feststellung eines einheitlichen Begriffs der Schiffsbesatzung für das ganze Gesetz ist, kann augenscheinlich die herrschende Meinung nicht die richtige sein."

Schon oben[1] ist ausgeführt, dass aus § 520 des Handelsgesetzbuchs nicht, wie dies hier auch bei Pappenheim geschehen ist, eine ratio legis entnommen werden kann, den Lotsen von der Schiffsbesatzung auszunehmen. Nach dem Wortlaut des § 520 sind sodann, entgegen Pappenheim's Ansicht, die zur Verrichtung seemännischer Dienste an Bord engagierten Tagarbeiter in das Journal einzutragen;[2] falls dies thatsächlich allgemein unüblich sein sollte, würde man das Unterlassen der Eintragung als auf gemeinem Gewohnheitsrecht[3] fussend anzusehen haben.

1) S. oben bei Besprechung der aus Ehrenberg zitierten Erörterung.

2) Dieselben thun doch offenbar auf dem Schiffe zu Schiffszwecken Dienst, sind also als „auf dem Schiffe angestellt" und somit als zur Schiffsbesatzung gehörig gemäss § 481 des Gesetzes anzusehen.

3) Diesem ist ja, wie zu Anfang ausgeführt, dem Gesetzesrecht gegenüber abändernde Kraft zu zuerkennen.

Entschieden unrichtig ist es ferner, wenn Pappenheim jeden Mann der Besatzung eines Schleppers dem Lotsen analog behandelt wissen will.[1]

Wenn ferner im § 754 Ziffer 3 des Handelsgesetzbuchs von den Dienst- und Heuerverträgen der Schiffsbesatzung die Rede ist, so sind die Lotsen ganz selbstverständlich in dieser Bestimmung ausgenommen, da sie regelmässig sich doch durch Werkvertrag verpflichten, nicht durch Dienst- oder Heuervertrag.

---

1) Man wird doch wohl zugeben, dass bei der Besatzung des Schleppers keine Rede davon sein kann, dass jeder Mann derselben „auf dem (geschleppten) Schiffe“ angestellt und deshalb auch Mitglied der Besatzung dieses geschleppten Schiffes ist. Es fehlt bei diesen Leuten das doch offenbar nicht unwichtige Moment des Diensthuns „auf dem geschleppten Schiffe“ d. h. in einer direkten körperlichen Verbindung mit demselben. Auch thun sie ihre Dienste doch nur indirekt im Interesse des geschleppten Schiffes und beziehen ihre Vergütung nicht von dem Rheder des letzteren. Vielmehr wird man nur den Schlepper selbst, das heisst dessen Eigenthümer, dem Lotsen analog behandeln dürfen; denn der Rheder des Schleppers schliesst den Werkvertrag mit dem Rheder (bezw. Schiffer) des geschleppten Schiffes ab und empfängt dafür eine Vergütung; auch thut das schleppende Schiff Dienste im Interesse des geschleppten und zwar allerdings natürlich nicht „auf“ demselben, aber doch in einer direkten und festen Verbindung durch das Schlepptau mit ihm. Deshalb wird man den Rheder des Schleppers — der ja die diesen vertretende physische Person ist, ähnlich dem Vorstande einer juristischen Person — dem Lotsen analog behandeln und deshalb den Rheder des geschleppten Schiffes unter Umständen für einen durch den Schlepper herbeigeführten Unfall haftbar machen können.

Dass man aber nun nicht jeden Mann der Schlepperbesatzung als auf dem geschleppten Schiffe angestellt und daher auch zu dessen Besatzung gehörig ansehen kann, ergiebt sich schon, wenn man z. B. bedenkt, dass dann auch der Koch des Schleppers, der

Es kann mithin auch keine Rede davon sein, dass im § 754 Ziffer 9 der Begriff der Schiffsbesatzung ein anderer sei als im § 754 Ziffer 3; nur ist der Lotse in diesem Falle ganz selbstverständlich ausgenommen, in jenem nicht.

Endlich braucht man, um den freiwillig angenommenen Lotsen zur Schiffsbesatzung zu zählen, sich durchaus nicht des argumentum e contrario aus § 738 zu bedienen, sondern kann diese, wie auch in der vorliegenden Arbeit geschehen ist, daraus folgern, dass der Lotse „auf dem Schiffe angestellt" ist.

Somit dürfte Pappenheim nicht darin Recht zu

---

nur für die auf dem Schlepper thätigen Leute kocht, zur Besatzung des geschleppten Schiffes gehören würde. Auch würden dann, wie Pappenheim a. a. O. S. 360 mit Recht betont, bei einem aus mehreren Schiffen bestehenden Schleppzuge die Leute des Schleppers gleichzeitig auf mehreren Schiffen angestellt und zu deren Besatzung gehörig sein. Ein direktes Verhältnis der Leute der Schlepperbesatzung zum Rheder des geschleppten Schiffes lässt sich also nicht konstruieren, während beim Lotsen ein solches direktes Verhältnis zum Rheder des von ihm geführten Schiffes vorhanden ist; eine analoge Behandlung dieser beiden Klassen von Personen ist demzufolge unrichtig. Auf die Frage der Haftung für ein Verschulden des Schleppers bzw. seiner Besatzung soll im Übrigen hier nicht näher eingegangen werden, da dieselbe ausserhalb des Rahmens der vorliegenden Arbeit liegt. Erwähnt sei nur, dass im Gegensatz zu unserer Ansicht bei Gareis-Fuchsberger, das Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch, Seite 898, der in Übereinstimmung mit uns den freiwillig angenommenen Lotsen zur Besatzung rechnet auch Schiffer und Mannschaft des Schleppdampfers zur Besatzung des (geschleppten) Schiffes gerechnet werden.

Unten wird zudem noch eine in dieses Gebiet schlagende Erörterung zitiert werden.

Auch die weiteren Ausführungen Pappenheims in dem genannten Aufsatze bleiben unbesprochen, da sie nicht mehr direkten Bezug auf die hier interessierenden Fragen haben.

geben sein, dass wir im vierten Buche des Handelsgesetzbuchs wiederholt Vorschriften begegnen, auf die der von der herrschenden Meinung vertretene Begriff der Schiffsbesatzung im Sinne des § 481 nicht anwendbar ist; damit fällt aber auch die weitere Folgerung Pappenheims, die herrschende Meinung sei nicht die richtige.

Gegen die Ausführungen Pappenheims wendet sich ein Aufsatz von Boyens,[1] dessen Einwendungen als Ergänzung der von uns gebrachten hier zitiert werden mögen.

Es wird dort u. A. Folgendes ausgeführt:

„Unter „allen übrigen auf dem Schiff angestellten Personen" versteht die herrschende Meinung nicht bloss die dauernd zu anderen als seemännischen Zwecken, z. B. als Maschinenpersonal, Aufwärter, Köche, Ärzte, Zimmerleute geheuerten, sondern auch die nur vorübergehend, sei es zu seemännischen oder anderen unmittelbaren Schiffszwecken im Dienst des Schiffes auf demselben angestellten Personen, mit Ausnahme des Zwangslotsen. Es fallen darunter, abgesehen von dieser Ausnahme, also nicht nur die oben als nicht zur „Schiffsmannschaft" gehörig erwähnten, vorübergehend seemännisch beschäftigten Personen (freiwilliger Lotse u. s. w.), sondern auch namentlich Arbeiter, welche in den Häfen bei dem Laden und Löschen schiffsseitig auf dem Schiff angestellt werden. Dagegen ist nicht angenommen, dass die Besatzung von Schleppern, deren sich die

1) In Goldschmidts Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht, Band 50, Seite 56 ff.

Schiffe zur Fortbewegung bedienen, in allen Beziehungen als Besatzung der geschleppten Schiffe anzusehen sei, sondern es ist nur die in den Artt. 451, 452, 736 (jetzt §§ 485, 486, 734) statuierte Haftung für Verschulden der Besatzung im Wege der Analogie dahin ausgedehnt, dass der Rheder mit Schiff und Fracht unter Umständen auch für Verschulden der Besatzung des Schleppers zu haften habe.

Diese herrschende Ansicht . . . wird neuerdings von Pappenheim[1] . . . lebhaft angefochten Er behauptet, es sei „unter der Anstellung auf dem Schiffe die Eingliederung in den Schiffsverband, nicht aber lediglich Beschäftigung zu Schiffszwecken[2] zu verstehen. Die „Schiffsbesatzung" im Sinne des Art. 445 (jetzt § 481) erscheine „als der Verband der der Herrschaft des Rheders als eines solchen unterstehenden Personen." Sie setze sich zusammen „aus dem Schiffer einerseits und den seiner Gewalt unterstellten Personen des § 3 der Seemannsordnung andererseits." § 3 der Seemannsordnung hat ebenso wie der durch letztere aufgehobene Art. 554 des alten Handelsgesetzbuchs zweifellos nur dauernde Dienstverhältnisse im Auge. Die herrschende Ansicht nimmt an, dass weder aus der einen noch aus der andern dieser beiden Vorschriften für die Auslegung des § 481 irgend etwas gewonnen werden könne, weil beide nur den Kreis der-

1) In dem oben zitierten Aufsatz bei Gruchot, Band 43, S. 342 ff.

2) Diese Ausführungen Pappenheims sind oben nicht wiedergegeben.

jenigen Personen, welche der Schiffsdisziplin und den sonstigen besonderen Bestimmungen der Seemannsordnung (beziehentlich des früheren Titel IV, Buch V des alten Gesetzbuches „Von der Schiffsmannschaft") unterworfen sein sollten, begrenzen. Pappenheim will dies nicht gelten lassen. Er will zunächst aus der Entstehungsgeschichte ableiten, dass in Art. 445 keine anderen Personen als im Art. 554 (jetzt § 3 der Seemannsordnung) gemeint seien. Aber wenn auch der Beschluss Protokolle Seite 2921 dafür spricht, das die Hamburger Konferenz anfangs den Kreis der Personen, welche der Schiffsdisziplin unterworfen und der Personen, für welche der Rheder haften sollte, gleich normieren wollte, so ist dies doch schliesslich nicht geschehen, da Art. 445 und Art. 554 einen ganz verschiedenen Wortlaut erhalten haben. Sollte die ganze Schiffsbesatzung mit Ausnahme des Schiffers der Disziplin und den übrigen Vorschriften des Titels IV unterworfen werden, so bedurfte es dafür nur eines kurzen Ausdrucks unter Benutzung dieses Wortes.

Weist also schon der Wortlaut auf eine Verschiedenheit hin, so ergiebt sich eine solche auch ganz von selbst aus inneren Gründen. Es ist durchaus nicht einzusehen, weshalb die Haftung des Rheders — und diese hatte man bei Feststellung des Begriffs der Schiffsbesatzung in erster Linie im Auge — nur auf Verschulden der Personen, welche der Schiffsdisziplin unterworfen sind, beschränkt sein sollte.

Die Haftung des Rheders gegenüber dritten

Personen ausserhalb des Kontrakts beruht darauf, dass der Schiffsbetrieb ein gefährdendes Unternehmen ist, und daraus muss folgen, dass die Haftung eintritt für jeden auf dem Schiff, der in diesem Betriebe unter unmittelbarer Leitung und dem Befehl des Schiffers thätig ist, ohne Rücksicht darauf, ob er sich auch in einem dauernden, durch das Band der Disziplin gesicherten Vertragsverhältnis zu dem Schiffer befindet oder nicht.

Andererseits ist jedoch Pappenheim zuzugeben, dass der in Art. 445 (§ 481) aufgestellte Begriff der „Schiffsbesatzung" anwendbar sein muss in allen Fällen, in denen das Gesetz die „Schiffsbesatzung" erwähnt. Er behauptet, dass man sich bisher im Interesse des einen Falles der Anwendung der Rhederhaftung zu einer zu weiten Ausdehnung des Begriffs habe verleiten lassen.

Er meint, dass zwar im Fall der Rhederhaftung das gewonnene Ergebnis „unleugbar dem praktischen Bedürfnis und den Anforderungen unseres Rechtsgefühls" entspreche, dass dagegen in den übrigen Fällen ein so weiter Begriff der Schiffsbesatzung sich als zweckwidrig verbiete. Dieser Ansicht kann man jedoch nicht beitreten, wenn nur festgehalten wird, dass die Ausdehnung auf den Fall der Schleppschiffahrt nicht hierher gehört, da, wie bemerkt, die Rechtsprechung diese nur im Wege der Analogie bezüglich der Haftung der Rheder gestattet."

Weiterhin wendet sich Boyens dann noch in seinem Aufsatze gegen die oben wiedergegebene Ansicht Pappenheims, der Lotse sei nicht als

zur Schiffsbesatzung gehörig zu betrachten, da er nicht mit dieser in § 754, Ziffer 3, sondern besonders in Ziffer 4 genannt sei, und zwar bekämpft Boyens diese Ansicht damit, dass er hier bezüglich aller Lotsen, der Zwangslotsen und der freiwillig angenommenen, eine Sonderbestimmung annimmt, die der allgemeinen vorgehe; ferner dagegen, dass vorübergehend an Bord beschäftigte Personen nicht in das Schiffstagebuch einzutragen seien.

Die herrschende Meinung lässt also den Rheder für das Verschulden des freiwillig angenommenen Lotsen haften. Dieser herrschenden Meinung schliesst sich auch die Praxis an, und im Vorstehenden dürfte gezeigt sein, dass die gegnerischen Ausführungen mit stichhaltigen Gegenausführungen zu widerlegen sind.

---

3. Kapitel.

Die Haftung des Schiffseigners für ein Verschulden des Lotsen.

§ 13.

Nachdem so die Frage der Haftung des Schiffseigentümers für ein Verschulden des Zwangslotsen und des von dem Schiffer freiwillig angenommenen Lotsen nach seerechtlichen Grundsätzen gelöst ist, sollen jetzt die entsprechenden Verhältnisse bei der Binnenschiffahrt dargelegt und die gleichen Fragen auch nach Binnenschiffahrtsrecht gelöst werden.

Was zunächst den Zwangslotsen angeht, so sagt über ihn das Binnenschiffahrtsgesetz in seinem § 3, Abs. 2: „Zur Schiffsbesatzung gehören der Schiffer, die Schiffsmannschaft und alle übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen mit Ausnahme des Zwangslotsen".

Der Zwangslotse ist also nach dem Binnenschiffahrtsgesetz nicht zur Schiffsbesatzung zu zählen; da das Gesetz aber in § 3 den Schiffseigner lediglich für das Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen haften lässt,

kann man eine Haftung des Schiffseigners für ein Verschulden des Zwangslotsen aus dem Gesetz nicht entnehmen.

§ 14.

Um weiter die Frage der Haftung des Schiffseigners für ein Verschulden des von dem Schiffer freiwillig angenommenen Lotsen ähnlich wie im seerechtlichen Teile unserer Arbeit zu erörtern, so ist zunächst die Stellung des Binnenschiffers von der des Seeschiffers wesentlich verschieden.

Während diesem für die Dauer der Abwesenheit des Schiffes vom Heimatshafen eine grosse Selbständigkeit zugestanden ist, sind die Befugnisse des Binnenschiffers auch während der Reise des Schiffes ziemlich beschränkt. Bei der Festsetzung derselben ging das Gesetz von dem Grundsatze aus, dass der Binnenschiffer durchschnittlich nicht eine solche Bildung aufzuweisen habe und auch nicht eine solche soziale Stellung einnehme, wie die Mehrzahl der Seeschiffer.

So bestimmt z. B. § 10 des Binnenschiffahrtsgesetzes:

> „Der Schiffer hat in allen erheblichen Fällen, namentlich wenn er die Reise einzustellen oder zu ändern sich genötigt findet, die Erteilung von Verhaltungsmassregeln bei dem Schiffseigner nachzusuchen, sofern es die Umstände gestatten".

Diese Anzeigepflicht ist, abgesehen von den schon genannten Gründen, hauptsächlich wohl deshalb

festgesetzt worden, weil es dem Binnenschiffer relativ leicht sein wird, die Anzeige an den Schiffseigner zu erstatten und dessen Anweisung abzuwarten.

Andererseits ist aber der Schiffer nach § 15, Abs. 1 des Binnenschiffahrtsgesetzes Dritten gegenüber kraft seiner Anstellung befugt, die Frachtforderungen einzuziehen, sowie für den Schiffseigner alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, welche die Ausführung erforderlich macht, sobald das Schiff sich weder am Heimatsorte noch an einem Orte befindet, an welchem der Schiffseigner eine Geschäftsniederlassung hat.

Gehört nun zu den „Geschäften und Rechtshandlungen, welche die Ausführung der Reise mit sich bringt", auch die freiwillige Annahme eines Lotsen durch den Schiffer?

Auf dem Rhein giebt es nach Art. 26, Abs. 2 der revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 keine Zwangslotsen.[1]

„Trotzdem kommen Lotsen auf dem Rhein besonders zwischen St. Goar und Bingen vor: sie werden hier Steuerleute genannt, die man deshalb nicht entbehren zu können glaubt, weil man fürchtet, wenn man in diesem Fahrwasser keinen Lotsen nimmt, im Falle einer etwaigen Havarie vom Richter strenger beurteilt zu werden als ausserdem.

Es liegt somit immerhin ein gewisser moralischer Zwang zur Aufstellung eines Lotsen vor, von dem

---

1) Landgraf, die Reichsgesetze betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt und der Flösserei, Seite 34.

man sich wenigstens bei den meisten grossen Rhedereien noch immer nicht emanzipiert."

Es ist also auf dem Rhein die freiwillige Annahme eines Lotsen etwas durchaus Gebräuchliches, und deshalb muss fraglos auf Grund des § 15 des Binnenschiffahrtsgesetzes im Zweifel dem Schiffer die Berechtigung zur Annahme eines solchen zugestanden werden.

Dies dürfte auch für die Binnenschiffahrt auf unseren anderen grossen Strömen zutreffen. Denn Lotsen finden wir daselbst überall, und zwar an Stellen, an denen kein Lotsenzwang besteht; somit scheint auch auf den anderen grossen Strömen Deutschlands die freiwillige Annahme von Lotsen, wenigstens an bestimmten Stellen, gebräuchlich zu sein, und die Befugnis zur Annahme eines solchen dürfte überall dem Schiffer in gleicher Weise zuzuerkennen sein, wie auf dem Rhein.

Was die Frage der Zugehörigkeit des Lotsen zur Schiffsbesatzung angeht, so bestimmt, wie schon gesagt, das Binnenschiffahrtsgesetz in seinem § 3, Abs. 2:

> „Zur Schiffsbesatzung gehören der Schiffer, die Schiffsmannschaft und alle übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen mit Ausnahme der Zwangslotsen."

Hier geht also schon aus dem Wortlaut des Gesetzes unzweifelhaft hervor, dass der Gesetzgeber den Lotsen als „auf dem Schiffe angestellt" betrachten wollte; und da nur der Zwangslotse, trotzdem er auch nach dem Wortlaut des Gesetzes

„auf dem Schiffe angestellt“ ist, von der Schiffsbesatzung ausgenommen ist, ist der freiwillig angenommene Lotse ohne Frage als Mitglied der Schiffsbesatzung anzusehen. Dieser Ansicht sind denn auch die Kommentare von Förtsch,[1] Landgraf[2] und Mittelstein.[3] Cosack allerdings sagt:[4]

> „Eigentümlich ist, dass der Schiffseigentümer für Verschuldungen eines freiwillig angenommenen Lotsen in gleicher Art, wie bei Verschuldungen eines Schiffsmanns haftbar ist, obschon doch der Lotse zur Schiffsbesatzung nicht gehört, weil er auf dem Schiffe nicht „angestellt“ ist; dies geht daraus hervor, dass das Binnenschiffahrtsgesetz § 3, Abs. 2 die Haftung des Schiffseigners für den Zwangslotsen ausdrücklich ausschliesst.“

Allein gegen diese Ansicht spricht der klare Wortlaut des Gesetzes; und über diesen befindet sich Cosack offenbar im Irrtum, denn § 3, Abs. 2 des Binnenschiffahrtsgesetzes spricht überhaupt nicht von der Haftpflicht des Rheders, sondern definiert nur den Begriff der Schiffsbesatzung, und von dieser ist allerdings nur der Zwangslotse ausdrücklich ausgenommen.

---

[1] Förtsch, Seite 22, 23.

[2] Landgraf, Seite 33.

[3] Mittelstein, Seite 27. Die Reichsgesetze betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt und Flösserei.

[4] Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts, Seite 184.

Für Verschuldungen aber, die eine Person der Schiffsbesatzung in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen sich zu Schulden kommen lässt, haftet nach § 3, Abs. 1 des Binnenschiffahrtsgesetzes der Schiffseigner in gleicher Weise wie nach seerechtlichen Grundsätzen der Rheder.

Unbeschadet des sich aus § 7, Abs. 2 des Binnenschiffahrtsgesetzes ergebenden Rechtes, sich im internen Verhältnis an den Schiffer zu halten, ist somit nach aussen hin der Schiffseigner Dritten gegenüber für den Schaden verantwortlich, den der von dem Schiffer freiwillig angenommene Lotse in Ausführung seiner Dienstverrichtungen durch sein Verschulden dem Dritten zugefügt hat.

4. Kapitel.

Der Umfang der Haftung des Rheders und Schiffseigners für ein Verschulden des freiwillig angenommenen Lotsen.

§ 15.

Ist nun die Haftung des Rheders bezw. Schiffseigners für ein Verschulden des von dem Schiffer freiwillig angenommenen Lotsen eine unbeschränkte, das heisst, ist der Schiffseigentümer verpflichtet, dem durch das Verschulden des Lotsen geschädigten Dritten einen vollständigen Ersatz seines Schadens zu leisten, der nach § 249 des Bürgerlichen Gesetzbuchs darin besteht, „dass der zum Schadensersatze Verpflichtete den Zustand herstellt, der bestehen würde, wenn der zum Ersatze verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre, bezw. bei Verletzung einer Person oder Beschädigung einer Sache auf Verlangen des Berechtigten statt der Herstellung den dazu erforderlichen Geldbetrag zahlt, oder kennt das Gesetz bezüglich der hier fraglichen Haftung des Rheders und Schiffseigners eine gewisse Maximalgrenze?

Hier ist Folgendes zu sagen:

Das Vermögen des Rheders zerfällt, etwa dem Geschäfts- und Privatvermögen des Landkaufmanns entsprechend, in Schiffs- und Landvermögen. Ersteres besteht aus „Schiff und Fracht“ oder genauer aus dem Schiffe und dem Bruttobetrage der Fracht und der Überfahrtsgelder, die der Rheder zu fordern hat, ohne Abzug seiner Unkosten.

§ 16.

Bei gewissen Forderungen nun beschränkt sich die Haftung des Rheders durchaus auf sein Schiffsvermögen, und den Gläubigern ist der Zugriff auf das Landvermögen des Rheders gänzlich verschlossen, so dass bei Verlust des Schiffsvermögens der Rheder von aller Haftung frei wird.

Diese Fälle sind aufgezählt im § 486 des Handelsgesetzbuchs:

> „Der Rheder haftet für den Anspruch eines Dritten nicht persönlich, sondern nur mit Schiff und Fracht:

1. wenn der Anspruch auf ein Rechtsgeschäft gegründet wird, welches der Schiffer als solcher kraft seiner gesetzlichen Befugnisse und nicht mit Bezug auf eine besondere Vollmacht geschlossen hat;

2. wenn der Anspruch auf die Nichterfüllung oder auf die unvollständige Erfüllung eines von dem Rheder abgeschlossenen Vertrags gegründet wird, sofern die Ausführung des Vertrages zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört hat, ohne

Unterschied, ob die Nichterfüllung oder die unvollständige oder mangelhafte Erfüllung von einer Person der Schiffsbesatzung verschuldet ist oder nicht.

3. wenn der Anspruch auf das Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung gegründet wird."

Es haftet also gemäss § 486, No. 3 der Rheder für ein Verschulden des von dem Schiffer freiwillig angenommenen Lotsen nur mit seinem Schiffsvermögen.

Auch der Schiffseigner hat Schiffs- und Landvermögen; ersteres besteht ebenfalls in „Schiff und Fracht," und die in § 4 des Binnenschiffahrtsgesetzes aufgezählten Fälle, in denen sich die Haftung des Schiffseigners auf sein Schiffsvermögen beschränkt, entsprechen genau den im § 486 des Handelsgesetzbuchs gegebenen.

Somit ist die Lösung der eingangs gestellten Fragen: „Sowohl der Rheder nach Seerecht, wie der Schiffseigner nach Binnenschiffahrtsrecht haften für ein Verschulden des von dem Schiffer freiwillig angenommenen Lotsen, falls dieses in Ausführung der Dienstverrichtungen des Lotsen vergekommen ist.

Die Haftung beschränkt sich aber in beiden Fällen auf Schiff und Fracht und lässt das Landvermögen des Rheders bezw. Schiffseigners unberührt.

Für das Verschulden eines Zwangslotsen aber haftet weder der Rheder nach Seerecht, noch der Schiffseigner nach Binnenschiffahrtsrecht.

Schluss.

§ 17.

Bezüglich des freiwillig angenommenen Lotsen ist dieses Resultat sicherlich befriedigend zu nennen. Erwägt man, dass der Rheder doch in erster Linie die Vorteile geniesst, die die Leitung des Schiffes durch einen Lotsen mit sich bringt, dass die Zahl der Unfälle, die ein Lotse in Ausführung seines Dienstes verschuldet, verhältnismässig nicht allzu gross ist, so erscheint es nicht als Härte dem Rheder gegenüber, ihn mit seinem Schiffsvermögen dem Geschädigten für einen solchen Unfall haften zu lassen. Vielmehr wäre es eine ungerechtfertigte Härte gegen diesen Geschädigten, ihm nur einen Ersatzanspruch gegen den Lotsen zu gewähren, da ein solcher Anspruch doch in den seltensten Fällen zu realisieren wäre. Wir haben ja auch gesehen, dass selbst Gegner der von uns gebilligten herrschenden Ansicht anerkennen, dass diese dem praktischen Bedürfnis, das heisst der Verkehrssicherheit im Seehandel, unleugbar entspricht.

Dagegen wird es vielfach als Härte gegen den Geschädigten empfunden, dass bei einem durch einen Zwangslotsen verschuldeten Unfall weder der Rheder haftbar zu machen ist, noch auch der Staat eine Garantie für die von ihm angestellten Lotsen übernimmt. Letzteres ist auch nicht möglich, „da

er hier nicht als Fiskus, sondern nur als Inhaber der Regierungsgewalt in Betracht kommt."[1]

Da aber die Gewässer mit Lotsenzwang natürlicher Weise die gefährlichsten sind, ist es für den Rheder wiederum eine grosse Annehmlichkeit, einen Mann an Bord des Schiffes zu haben, der vermöge seiner Lokalkenntnis in der Lage ist, das Schiff sicher durch dieses gefährliche Fahrwasser zu leiten. Damit liegt auch die geringere Härte darin, den Rheder auch bei einem von einem Zwangslotsen verschuldeten Unfall mit seinem Schiffsvermögen dem Geschädigten haften zu lassen.

In Deutschland und auch in England ist man zur Zeit sehr vielfach geneigt, im Sinne der Rhederhaftung beim Verschulden des Zwangslotsen eine internationale Vereinbarung herbeizuführen; da eine solche dem praktischen Bedürfnis in hohem Masse gerecht werden würde, „lässt es sich erwarten, dass die erwähnte Frage auf dem in diesem Jahre in Hamburg tagenden internationalen Seerechtskongress nicht übergangen werden wird".[2]

1) Lewis in Endemanns Handbuch, Bd. IV. S. 121, 122 Vgl. Haekel, die Ersatzpflicht des Rheders beim Schiffszusammenstoss, in Goldschmidts Zeitschrift, Bd. LII S. 197.

2) Haekel a. a. O. Seite 199.

Litteraturverzeichnis.

1. Friedberg, die Handelsgesetzgebung des Deutschen Reichs, Leipzig 1899.
2. Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts, 5. Auflage, Stuttgart 1900.
3. Lutz, Protokolle der Kommission zur Beratung eines allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs, Würzburg 1860.
4. Schaps, das deutsche Seerecht, Kommentar, Berlin 1897.
5. Makower, Handelsgesetzbuch mit Kommentar, Band II, Berlin 1900.
6. Lewis, das deutsche Seerecht, Band I, Leipzig 1877.
7. Dasselbe, neu bearbeitet von Boyens, Leipzig 1897.
8. Endemann, Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts, Leipzig 1884.

9. Ehrenberg, Beschränkte Haftung des Schuldners nach See- und Wechselrecht, Jena 1880.

10. Stengel, Handbuch der Rechtswissenschaft.

11. Jacobsen, Seerecht des Friedens und des Krieges in Bezug auf die Kauffahrteischiffahrt, Altona 1815.

12. Pöhls, Darstellung des gemeinen deutschen und hamburgischen Handelsrechts, Band III, Hamburg 1830.

13. Gruchot, Beiträge zur Erläuterung des deutschen Rechts, Band 43.

14. Goldschmidts Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht, Band 44, 50, 52.

15. Landgraf, Förster, Mittelstein, Reichsgesetze betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt und der Flösserei, Kommentare, Berlin und Leipzig 1896.

16. Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen, Band XIII, XX.

17. Gareis-Fuchsberger, das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch.

18. de Courcy, Questions de droit maritime.

19. Fischer-Henle, Bürgerliches Gesetzbuch, 3. Auflage, München 1899.

20. Müller, für das Verschulden welcher Personen haftet der Rheder gemäss § 734, Abs. 1 des neuen Handelsgesetzbuchs, Rostocker Dissertation.